

Комунальне господарство міст

завдань, залежить від податкової стратегії підприємства; стратегія податкової оптимізації дозволяє організації максимально ефективно використати фінансові ресурси, не порушуючи норм податкового законодавства; у рамках реалізації стратегії податкової оптимізації підприємству необхідно розробити систему рішень, що зважають на специфіку його діяльності і дозволяють понизити податковий тягар і податкові ризики.

1.Шемаєва Л.Г. Економічна безпека підприємств у стратегічній взаємодії з суб'єктами зовнішнього середовища: автореф. дис. ... д-ра екон. наук / Л.Г. Шемаєва. – К., 2010. – 39 с.

2.Проблеми розвитку податкової політики та оподаткування : монографія / Ю. Б. Іванов, О. М. Тищенко, Г. М. Дорожкіна, О. Г. Зима, В. В. Карпова та ін.; за заг. ред. проф. Ю. Б. Іванова. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2007. – 448 с.

3.Економічна безпека підприємств, організацій та установ / В.Л. Ортинський, І.С. Керницький, З.Б. Живко та ін. – К.: Правова єдність, 2009. – 544 с.

4.Загородній А.Г. Податки та податкове планування підприємницької діяльності / А.Г. Загородній, А.В. Єлісєєв. – Львів: Центр бізнес-сервісу, 2003. – 152 с.

5.Глушенко О.О. Податкова стратегія підприємства як ефективний захід забезпечення його економічної безпеки : [Електронний ресурс] / Глушенко О.О. – Режим доступу: http://www.archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/knp/215/knp215_41-44.pdf.

Отримано 26.03.2012

УДК 332.8 : 338.33

Є.М.КАЙЛЮК, канд. екон. наук, Ю.С.ПИЛИПЕНКО, І.М.КРИШТОПЕЦЬ
Харківська національна академія міського господарства

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ НА ПРИКЛАДІ М. ХАРКОВА

Проаналізовано актуальні проблеми функціонування міського пасажирського транспорту в м. Харкові та запропоновано перспективні напрямки його розвитку.

Проанализированы актуальные проблемы функционирования пассажирского транспорта в современном городе и предложены перспективные направления его развития в г. Харькове.

Analyzed the current problems in the functioning of public transport in the modern city and suggest promising directions of development in the city of Kharkiv.

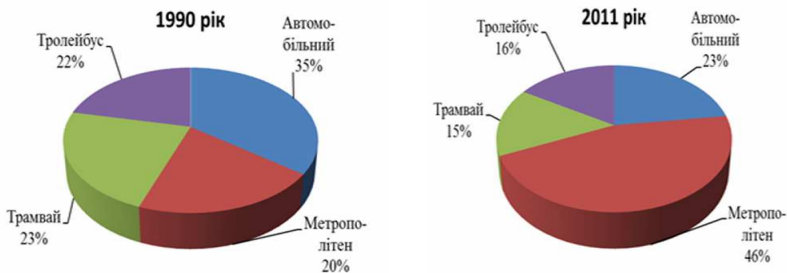
Ключові слова: пасажирський транспорт, проблеми пасажирських перевезень, пасажирообіг, підприємство міського транспорту, транспортне обслуговування населення.

Роль міського пасажирського транспорту (МПТ) в житті сучасного міста важко переоцінити, адже нормальна діяльність міських суб'єктів господарювання та комфортне життя населення неможливі без забезпечення якісними транспортними послугами [1]. Актуальність даного питання обумовлена соціальною значущістю МПТ, наявністю значного

числа збиткових підприємств цього профілю, їх недостатнім фінансуванням державою, низьким коефіцієнтом оновлення рухомого складу, великою кількістю пільгових пасажирів, що призводить до зниження якості послуг МПТ та рівня безпеки перевезень.

На сьогодні елементи системи МПТ м. Харкова функціонують не узгоджено як між собою та іншими підгалузями міського господарства, так і стосовно споживача – населення міста. Електричний транспорт поступово витісняється з вулиць міста автомобільним. Тролейбусним та автобусним транспортом користуються переважно пільгові категорії населення. Значна частина пасажирів віддає перевагу маршрутним таксі через скорочення часу на проїзд. Збільшується кількість індивідуальних транспортних засобів на вулицях, що ускладнює маневреність та організацію перевезень пасажирів транспортом загального користування.

Розподіл пасажиропотоків у 2011 р. дуже змінився в порівнянні з 1990 р. за рахунок скорочення частки трамваїв та тролейбусів на 8% та 6% відповідно (рисунок). На сьогодні в структурі розподілу пасажиропотоків за видами транспорту основна навантаження йде на метрополітен, частка якого збільшилась на 26%.



Порівняльна структура розподілу пасажиропотоків за видами транспорту в 1990 р. та 2011 р., %

Найбільш екологічні види транспорту не розвиваються належним чином. Застарілий рухомий склад трамваїв і тролейбусів, недостатній розвиток потужностей по виробництву рухомого складу, недостатня координація розвитку різних видів пасажирського транспорту у великих містах призводить до відповідних диспропорцій і зниження якості та ефективності перевезень.

Аналіз даних за останні роки показав, що у функціонуванні традиційного комунального транспорту існує ряд проблем: нераціональний розподіл видів транспорту; незадовільний стан дорожнього покриття; відсутність єдиного координаційного центру; відсутність деталізованої

схеми руху транспорту на маршруті з зазначенням розкладу руху; надмірне завантаження в години пік та нерегулярність у вечірні години; зношеність тролейбусного парку; низька культура обслуговування пасажирів; високий рівень викидів шкідливих речовин в атмосферу [3].

До основних негативних факторів, що обмежують розвиток системи пасажирського транспорту м. Харкова, можна віднести: незавершеність структурних реформ міського пасажирського транспорту; збитковість підприємств міського пасажирського транспорту внаслідок недостатньої компенсації втрати коштів від перевезень пільгових категорій пасажирів та відсутність фінансування оновлення пасажирського рухомого складу з Державного бюджету; незадовільна система містобудівництва та утримання транспортної інфраструктури у містах; низька інвестиційна активність з боку держави і комерційних структур; недосконалість нормативно-правової бази, низький темп гармонізації вітчизняного транспортного законодавства до міжнародного [4].

Центральна частина м. Харкова є навантаженою транспортом, через що виникають затори на вулицях міста, зростає транспортна аварійність, мешканці міста не забезпечені транспортними послугами в достатньому обсязі та не задоволені рівнем якості обслуговування.

Для визначення ставлення пасажирів до якості транспортного обслуговування було проведене маркетингове дослідження, а саме – опитування. Аналіз оцінок виявив особливу невдоволеність рівнем комфортності перевезень, неповним інформуванням, швидкістю руху, відсутністю розкладу та недотриманням інтервалу руху.

В результаті опитування також було встановлено, що 60% користувачів послугами маршруток готові перейти на альтернативний вид громадського транспорту і ще 23% не визначилися в рішенні про зміну транспорту в разі, якщо він буде наділений тією характеристикою, яку вони найбільше цінують. Це свідчить про великий потенціал тролейбусного та трамвайного транспорту і зумовлює необхідність напряду розвитку транспортних підприємств і міської адміністрації в перепозиціонуванні їхніх послуг та завоюванні симпатій у споживачів.

Тому для покращення привабливості МПТ необхідно: по-перше, доцільно оновити тролейбусний парк, що задовольнить потреби споживачів у комфорті (оскільки нові тролейбуси охайні, обладнані комфортабельними сидіннями та місцями для багажу) та швидкості. По-друге, необхідно оптимізувати схему руху, забезпечивши таким чином потребу в зручності та інтенсивності курсування. По-третє, треба створити єдиний координаційний центр руху, визначити розклад руху транспорту, забезпечивши задовільний режим руху у вечірні години та доступ до нього споживачів [3].

У великих містах з розвиненим транспортним господарством виникає проблема організації ритмічної роботи МПТ. Важливим кроком з боку держави має стати перехід від простого розподілу завдань перевізникам до цільової організації їхнього економічного та соціального розвитку на наближену та віддалену перспективу. Таке програмування вирішує питання кількісних зв'язків та прямого впливу на виробників транспортних послуг, інформування останніх про зміни суспільних потреб та стимулювання у задоволенні цих потреб. Це досягається шляхом прийняття заходів по цільовому субсидуванні держбюджетом, пільговому оподаткуванню прибутку підприємств транспорту, політикою регулювання тарифів, доходів тощо [2].

Одним із ефективних шляхів вирішення перелічених проблем м.Харкова та першим кроком на шляху наближення до організації пасажирських перевезень європейських країн може стати запровадження автоматизованої системи диспетчерського управління міським пасажирським транспортом (АСДУ МПТ). Як показує досвід експлуатації таких систем в інших країнах, їх впровадження дозволяє підняти доходи транспортних підприємств на 18-24% і поліпшити якість обслуговування населення.

Розрахунок економічної ефективності впровадження АСДУ в м. Харкові показав, що дана система має місце бути, адже щоденний дохід підприємства виростає на 12500 грн., що у рік складе – 4562500 грн., а період окупності інвестицій менше одного року. АСДУ допоможе вивести транспортні підприємства з важкого збиткового становища, підвищити їх конкурентоздатність і популяризувати громадський транспорт серед широких верств населення. Додатковий дохід підприємство може використовувати для покриття збитків та дефіциту заробітної плати. А отже, результат впровадження АСДУ буде мати позитивний результат:

- для споживачів послуг (громадян):
 - швидке і зручне проведення оплати за послуги (використання карток);
 - можливість отримувати з електронного зупиночного табло інформацію про точний час прибуття та відправлення транспортного засобу;
 - завчасне планування пасажирями маршруту пересування та його коригування з урахуванням поточної інформації;
 - скорочення можливості очікування транспорту на зупиночних пунктах;
- для постачальників послуг (транспортних підприємств):

- збільшення надходжень виручки за рахунок зменшення зловживань, що мають місце при розрахунку готівкою;
- збільшення пасажиропотоку за рахунок покращення якості надаваних послуг та підвищення привабливості громадського транспорту;
- збільшення обсягу надаваних послуг;
 - для місцевої влади:
 - вирішення соціальних питань щодо якості обслуговування населення;
 - збільшення надходжень до бюджету міста за рахунок зменшення зловживань та прозорості безготівкових форм розрахунків;
 - отримання дієвого механізму контролю та управління транспортною мережею міста.

1.Чеканова Л.Г. Аналіз стану та перспектив розвитку міського наземного електричного транспорту. [Електронний ресурс]. – http://eprints.kname.edu.ua/16727/1/150-153_Чеканова_ЛГ.pdf.

2.Кайлюк Є.М., Пилипенко Ю.С. Пріоритетні напрямки розвитку міського пасажирського транспорту м. Харкова. [Електронний ресурс]. – http://www.nbuv.gov.ua/Portal/soc_gum/kgm_econ/2012_102/39-45.pdf.

3.Телетов О.С., Васильєва О.А. Маркетингові дослідження в системі міських пасажирських перевезень. [Електронний ресурс]. – http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Mimi/2012_2/1_1.pdf.

4.Віниченко В.С., Ляхов М.В. Основні напрямки розвитку транспортної системи Харкова // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн.сб. – К.: Техніка, 2003. – Вып.53. – С.152-157.

Отримано 23.01.2013

УДК 338.242 : 65.012.8

Н.Є.ЛЕЛЮК, канд. екон. наук, І.О.ШЕКШУЄВ

Харківська національна академія міського господарства

ДЕРЖАВНИЙ БОРГ У СИСТЕМІ ГАРАНТУВАННЯ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

Досліджуються проблеми збільшення державного боргу. Визначено першочергові заходи щодо поліпшення фінансового стану у сфері управління державними фінансами.

Исследуются проблемы увеличения государственного долга. Определены первоочередные мероприятия по улучшению финансового состояния в сфере управления государственными финансами.

A problem of the public debt increasing has been studied. Priority actions to improve the financial condition in the sphere of public financial management are determined.

Ключові слова: державні фінанси, державний борг, фінансовий стан.

Актуальність та об'єктивна необхідність забезпечення фінансової